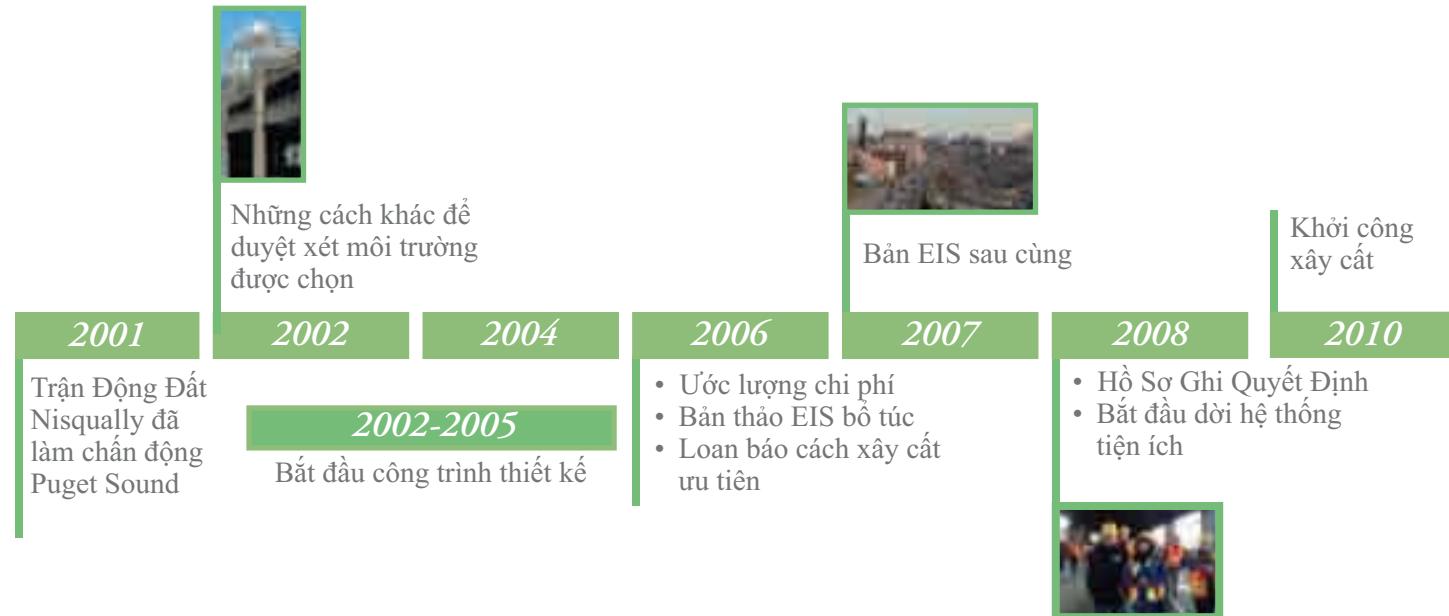


Lịch Trình Dự Án



Tiếp Cận Cộng Đồng

Vai Trò Của Quý Vị

Công trình xây cất sẽ ảnh hưởng đến mọi người, nhưng ý kiến của quý vị có thể giúp cho công trình xây cất được tốt hơn. Chúng tôi cần ý kiến của quý vị về cách làm thế nào để giải quyết với việc sẽ phải đóng đường, tiếng ồn và sự rung động, và gây gián đoạn đến các thương nghiệp và cư dân.

Hãy cho chúng tôi biết bằng cách:

Đến: www.wsdot.wa.gov/projects/viaduct

Email: viaduct@wsdot.wa.gov

Gọi: đường dây thông tin của dự án tại số 206-269-4421

Viết thư: Alaskan Way Viaduct and Seawall Replacement Project
c/o Washington State Department of Transportation

Thông Tin Về Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật & Tiêu Đề VI

Thông Tin Về Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật (ADA): Các tài liệu có thể được cung cấp theo những dạng khác: chữ in khổ lớn, chữ nổi Braille, băng cassette, hoặc trong đĩa điện toán cho người khuyết tật bằng cách liên lạc với Molly Edmond tại số 206-267-3841 / EdmondM@wsdot.wa.gov. Những người bị điếc hoặc lõng tai có thể yêu cầu cung cấp những dạng khác qua Dịch Vụ Tiếp Vận Washington tại số 7-1-1.

Tiêu Đề VI: WSDOT bảo đảm tuân hành toàn bộ Tiêu Đề VI của Đạo Luật Dân Quyền Năm 1964 bằng cách ngăn cấm kỳ thị bất cứ người nào vì lý do chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia hoặc giới tính trong việc cung cấp các quyền lợi và dịch vụ từ các hoạt động và chương trình do liên bang trợ cấp. Nếu có thắc mắc liên quan đến Chương Trình Tiêu Đề VI của WSDOT, quý vị có thể liên lạc với Phối Hợp Viên Tiêu Đề VI của Bộ tại số (360) 705-7098.

Dự Án Thay Cầu Cạn Alaskan Way & Tường Bờ Biển (Seawall)

05.06

Thay Cầu Cạn và Tường Bờ Biển: Các Sự Kiện

Nhiều năm thiết kế và duyệt xét về môi trường cùng với hàng ngàn ý kiến đóng góp của công chúng đã đúc kết thành một danh sách gồm 76 ý niệm xuống còn hai để thay cầu cạn, một đường hầm hoặc một đường mới trên cao.



Cầu Cạn Alaskan Way có lượng lưu thông 110,000 xe mỗi ngày.

Sau đây là những điểm tương tự:

Cả Hai Cách Đều Duy Trì Lượng Vận Chuyển

Cả hai đều có cùng số làn đường và sẽ chịu đến tối đa là 135,000 xe mỗi ngày trong tương lai. Bất luận sẽ xây cách nào, cả hai cách đều được dựa trên căn bản là số lượng người dùng phương tiện chuyên chở công cộng đến trung tâm Seattle sẽ tăng gấp đôi trễ nhất là vào năm 2030.

Cả Hai Cách Đều An Toàn

Cách nào cũng sẽ được xây đúng theo các tiêu chuẩn tiên tiến về an toàn và về địa chấn. Cả hai đều có những làn đường và lề đường rộng hơn cầu cạn hiện nay.

Trái với những gì quý vị có thể nghĩ, đường hầm thực ra là một trong những nơi trú an toàn nhất khi có cơn động đất, vì đường hầm di chuyển cùng với đất. Tất cả các đường hầm ở khu vực Seattle đều chịu nối Cơn Động Đất Nisqually. Đường xây trên cao cũng sẽ được an toàn khi có một cơn động đất.

Toàn phụ trách dự án đang sử dụng các dữ kiện tốt nhất hiện có về việc toàn cầu đang bị nóng dần để thiết kế đường hầm và đường trên cao được an toàn trong trường hợp bị sóng thần và được bảo vệ khi mực nước lên cao.

Cả Hai Cách Đều Có Ngày Tương Tự Khởi Công Xây Cất

Thiết kế cho cách nào trong hai cách này đều là một công việc to lớn, đòi hỏi một tiến trình phức tạp cho phép về môi trường. Bất luận xây cất cách nào, các hệ thống tiện ích đều phải được dời đi trước khi có thể khởi công xây cất. Theo lịch trình thì các hệ thống tiện ích sẽ được dời đi vào năm 2008.



Cần phải sửa chữa thông lệ những phần cần thiết để duy trì an toàn trên cầu cạn cũ. Cầu này cũ, suy thoái, và phải được thay.

So Sánh Đường Hầm và Đường Trên Cao

Đây là những điểm tương tự:

Cả Hai Cách Đều Có Các Rủi Ro Tương Tự Trong Khi Xây Cát

Cầu cạn chạy qua một khu vực thành thị đông đúc. Cả hai cách đều phải đương đầu với những hạn chế cá biệt giống nhau--rất ít chỗ để tiến hành công việc, đất xấu cần phải dời đi, và các khó khăn trong việc quản trị giao thông. Vì tường bờ biển đang suy yếu và sau này có thể gây hư hại cho cầu cạn, nên cũng phải thay tường bờ biển.

Hơn nữa, cả hai cách gần như là theo cùng hướng như nhau. Phần ở hướng nam giữa Holgate và King, điểm nối đến Đường Hầm Battery Street, và những phần cải tiến ở Aurora Avenue hầu như giống nhau.

Cả Hai Cách Đều Sẽ Gây Gián Đoạn Giao Thông Trong Khi Xây Cát

Đối với cách nào trong hai cách này, những tác động của công trình xây cát đều sẽ đáng kể. Một số đường ra vào xa lộ sẽ bị đóng trong một thời gian dài, và ít nhất là một hướng giao thông sẽ phải đi vòng đến những tuyến đường khác trong phần lớn thời gian xây cát.

WSDOT, Thành Phố Seattle, những người sử dụng SR 99, và các thương nghiệp và cư dân ở khu bờ biển sẽ cần hợp tác để quân bình những giải pháp bù đắp của công trình xây cát. Đối với bất cứ cách nào trong hai cách này, có thể phải đóng hàn SR 99, có nghĩa là thời gian xây cát sẽ ngắn hơn và có thể tiết kiệm phí tổn. Tuy nhiên, điều này sẽ có tác động đáng kể đến 110,000 xe mỗi ngày trên cầu cạn. Cũng có thể cố giữ ít nhất một hướng giao thông trên SR 99 trong hầu hết thời gian xây cát (cần đóng hàn tối thiểu từ ba đến bốn tháng), tuy nhiên, như vậy thì thời gian xây cát sẽ lâu hơn và có thể tốn kém hơn. Tùy theo cách được chọn, công trình xây cát được dự liệu sẽ kéo dài từ bảy đến mười hai năm.



Trong mỗi cách xây cát, chỉ có khoảng một dặm đường dọc theo khu bờ biển ở trung tâm là theo hướng khác.

Đây là những điểm khác nhau:

Phí Tổn

Hàng năm nhóm phụ trách dự án cập nhật các ước tính phí tổn với các chuyên gia độc lập. Phần xét duyệt mới nhất là vào tháng Mười Hai năm 2005. Các phí tổn ước tính là:

Đường Hầm:

\$3.0 đến \$3.6 tỷ cho phần đường hầm ‘nòng cốt’
\$3.7 đến \$4.5 tỷ cho toàn bộ đường hầm

Đường Trên Cao:

\$2.0 đến \$2.4 tỷ cho phần đường trên cao ‘nòng cốt’
\$2.7 đến \$3.1 tỷ cho toàn bộ đường trên cao

Các Lợi Ích Kinh Tế

Đường Hầm: Đường hầm được dự tính là sẽ trả xong phần phí tổn bỗ túc trong vòng 25 năm sau khi hoàn tất. Với miếng đất trống công cộng mới dọc theo bờ biển, các kinh tế gia tiên đoán mức chi tiêu của khách du lịch sẽ gia tăng và giá trị bất động sản cũng tăng.

Đường Trên Cao: Vì khu bờ biển sẽ vẫn như ngày nay, các chuyên gia cho chúng tôi biết rằng sẽ không có thay đổi về số lượng khách du lịch hoặc về giá trị bất động sản.



Alaskan Way tại University với Đường Hầm



Alaskan Way tại University với Đường Trên Cao

Quang Cảnh và Lối Đến Bờ Biển

Đường Hầm: Khách bộ hành sẽ nhìn thấy được phong cảnh của Puget Sound, và đi đến bờ biển trung tâm dễ dàng hơn. Những người lái xe trong đường hầm sẽ không nhìn thấy phong cảnh Puget Sound, nhưng sẽ nhìn thấy được một ít phong cảnh trước khi vào Đường Hầm Battery Street.

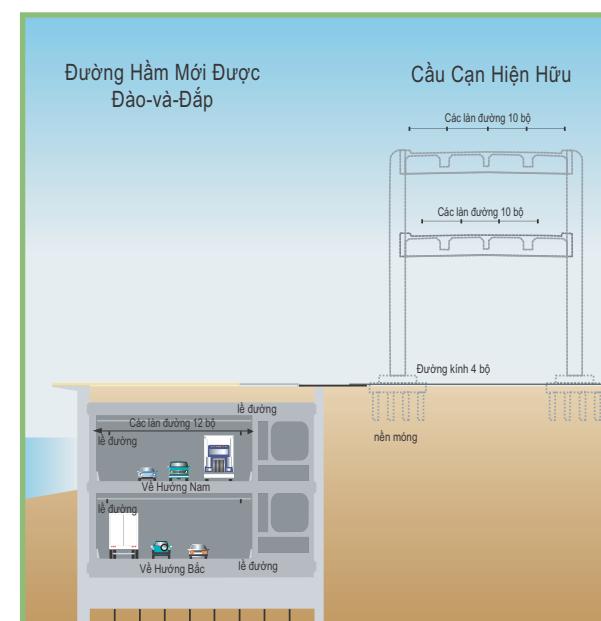
Đường Trên Cao: Đường mới này sẽ rộng hơn và hơi cao hơn có các lề đường. Phong cảnh nước và từ phần ở hướng đông của đường sẽ bị che mất một ít so với hiện nay vì bệ cản xe. Vỉa hè ở khu bờ biển trung tâm sẽ hẹp đi năm bộ để có chỗ cho mặt đường lộ Alaskan Way gần Colman Dock.

Kích Thước Kiến Trúc So Với Ngày Nay

Đối với cả hai cách, phần ở phía nam của tuyến đường này và phía bắc của Đường Hầm Battery Street ‘chiếm chỗ’ gần như y hệt với SR 99 hiện nay. Mỗi cách đang được thiết kế với các làn đường xe chạy và lề đường rộng hơn để cải thiện an toàn.

Đường Hầm: Vì đường hầm sẽ ở dưới mặt đất, nên sẽ tạo ra khu đất trống công cộng mới dọc theo bờ biển trung tâm.

Đường Trên Cao: Đường mới trên cao sẽ rộng hơn đường hiện nay trong khu vực giữa thành phố, và có làn đường thứ tư để ra khỏi xa lộ, và mở rộng gấp đôi đường trong khu vực Pioneer Square, và có lối chuyển tiếp đến một xa lộ song song.



Những cách khác cho thấy tại Madison Street với cầu cạn hiện hữu được tô đậm. Tại địa điểm này, có một làn đường thứ tư để làm đường dẫn ra khỏi xa lộ tại Seneca Street cho Đường Trên Cao.

